

EN HERALDO

El artículo del "Estatut" sobre el Archivo, aprobado

El Senado ratificó ayer, por una diferencia de dos votos, el artículo del Estatuto de Cataluña que posibilita la división del Archivo de la Corona de Aragón y que el Archivo Real se traspase a la Generalitat. PÁG. 5

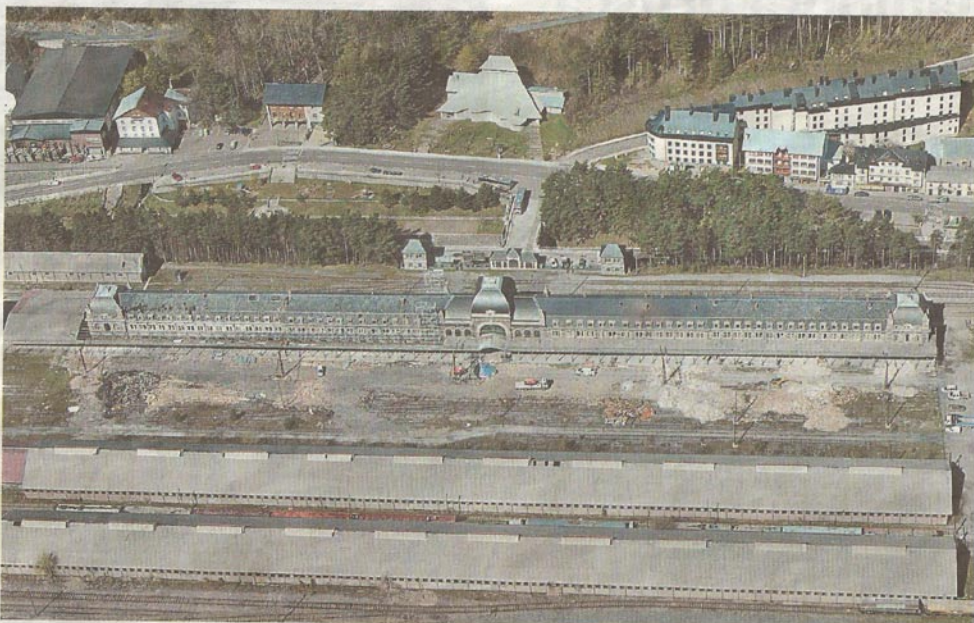


Francia suspende la suelta de osos a causa de las protestas

La ministra francesa de Medio Ambiente decidió suspender temporalmente la reintroducción de osos en el Pirineo por las fuertes protestas que la iniciativa ha generado en el país vecino. PÁG. 17

Herido grave un vecino de Teruel apuñalado en su casa

Un vecino de Teruel se encuentra en coma en el hospital Obispo Polanco a consecuencia de las heridas que le produjo con un cuchillo un hombre con el que había discutido previamente y que fue detenido. PÁG. 18



Vista aérea de la estación internacional de Canfranc, actualmente en obras. JUAN CARLOS AROCS

Y además

Los AVE S-120 llevarán el nombre comercial de Alvia

Renfe ha decidido denominar comercialmente a los AVE S-120 como Alvia, en vez de denominarlos Alaris, como estaba previsto inicialmente, para evitar la coincidencia con el material rodante que actualmente realiza el trayecto entre Madrid y Valencia. Este tren, fabricado por la empresa española CAF con tecnología de Alstom en algunos componentes, es el primero de alta velocidad equipado con dispositivo para cambiar de ancho de vía. Puede desarrollar una velocidad máxima de 270 km/h.

CiU aviva la polémica de la alta velocidad en Barcelona

El grupo municipal de CiU en el Ayuntamiento de Barcelona defiende que se elimine la construcción del túnel del AVE entre las estaciones de Sants y la Sagrera. El Consorcio Alta Velocidad Barcelona, integrado por Fomento, Generalitat de Cataluña y Ayuntamiento de Barcelona, decidió en su última reunión que Sants y Sagrera se conecten por un túnel por la calle Mallorca, junto a la Sagrada Familia. Esa decisión ha provocado las críticas del patronato de la Sagrada Familia y la plataforma vecinal "AVE por el litoral".

Valencia apremia a cerrar el eje mediterráneo de AVE.

El delegado del Gobierno valenciano en Castellón, Joaquín Borrás, aseguró ayer que si el Ministerio de Fomento no elabora "rápidamente" un estudio informativo del tramo del AVE entre Castellón y Tarragona, (que es el que falta de proyectar para cerrar el eje mediterráneo de alta velocidad entre la frontera francesa y Murcia) "lo hará la Generalitat y se lo brindará al Ministerio para acelerar los plazos y el proyecto". La Generalitat entiende que el corredor mediterráneo de alta velocidad (un rival para la Travesía Central Pirenaica) es "algo fundamental para el futuro de la Comunidad Valenciana y para la provincia de Castellón, así como un eje imprescindible para la unión con otras comunidades autónomas y con Europa".

Exposición en Huesca sobre transporte pirenaico.

Fundesa y la Fundación Transpirenaica inauguraron ayer en el Centro Cultural Matadero de Huesca la exposición interactiva "Cruzar el Pirineo mañana", realizada en colaboración con el Centro de Cultura Científica y técnica Lacq Odyssey del Pays de Adour en Francia. La muestra reflexiona sobre la problemática de los transportes a la hora de atravesar el macizo pirenaico y aporta soluciones para conseguir una mayor fluidez. Como se señala en la muestra, desde hace veinte años, aproximadamente, 20.000 camiones y 110.000 turistas atraviesan cada día los Pirineos.

El paso reabierto tendría capacidad teórica para 7 millones de toneladas

Las simulaciones informáticas demuestran que el potencial del Canfranc para carga es superior al de las estimaciones actuales

ZARAGOZA. La supuesta escasa capacidad del Canfranc para absorber transporte de carga en cantidad suficiente es otro de los mitos esgrimidos por los contrarios a la reapertura de la línea internacional Zaragoza-Pau que se desvanece con la aplicación de la simulación informática a ese proyecto. En realidad, la capacidad teórica de ese corredor es más del doble de lo que le asignan las estimaciones de diversos estudios. Así lo confirma los resultados del trabajo sobre las condiciones técnicas de la reapertura elaborado por el suizo Jürg Suter, alumno de Geografía de la Universidad de Berna. De acuerdo a las recreaciones de la operatividad de la línea reabierta que ha logrado con el programa Open Track (el más avanzado en esta materia y utilizado en Suiza por las compañías ferroviarias para planificar sus tráfico), la capacidad teórica de transporte de carga entre Zaragoza y Pau supera los siete millones de toneladas al año.

Cabe recordar que varios estudios sobre la reapertura, como los de Robert Claraco o la consultora alemana TTK, resaltan que la gestión de la línea reabierta resultaría rentable si se llegasen a transportar por ella alrededor de

un millón y medio de toneladas anuales.

Cantidad variable

En cualquier caso, Suter remarca que "se trata de una cifra que, aunque es completamente real, no una mera estimación, debe tomarse como exclusivamente teórica, ya que el cálculo de capacidad de una línea depende de multitud de parámetros; si estos se modifican, la capacidad varía". En su opinión, los más de siete millones de toneladas anuales, que ha calculado aplicando parámetros medios de circulación y sin apurar las posibilidades máximas que puede ofrecer la línea, "se quedarían entre cuatro o cinco si el sistema de tráfico se explotase al máximo, introduciendo numerosos trenes de pasajeros de cercanías, regionales y larga distancia". Unas cifras, aún así, mayores que las estimaciones de tres millones de toneladas al año que se han venido manejando.

La simulación realizada por Suter consiste en el tráfico de un tren de mercancías de 640 toneladas (el máximo peso que ahora se utiliza en las conexiones ferroviarias transpirenaicas) por sentido cada hora durante el día completo. Los trenes, con veloci-

Encuesta por internet

Uno de los inconvenientes principales en el estudio de Suter es conocer cuál es la demanda que puede llegar a tener una línea de tren que ahora está cerrada en más de 60 kilómetros. Para ello, el estudiante suizo está elaborando una serie de encuestas en tres ámbitos: empresarial, para calcular necesidades de carga, los habitantes de las localidades por donde pasa la línea y viajeros que la utilizan por desplazamientos laborales y de carácter turístico.

El mayor problema de esta parte de su estudio es "lograr una estadística representativa, que se aproxime al uno por ciento de la población". Con ese objetivo, además de las entrevistas que realiza personalmente en las estaciones, Suter ha abierto un espacio en su página web www.canfranc.ch (creada para dar a conocer su investigación) donde quien quiera puede rellenar el formulario buscando el apartado correspondiente. Si se prefiere, se puede encontrar más rápido en la dirección www.canfranc.ch/encuesta. "Quiero saber, entre otras cosas, cómo usaría la gente el tren si se adaptase a sus necesidades y cómo valora ahora el servicio", dice.

dad máxima de 140 km/h, cuentan con diez puntos de cruce en otras tantas estaciones (la línea tiene extensión para aumentar esos puntos si fuera necesario).

El resultado es que esos 48 convoyes realizan el trayecto Zaragoza-Pau en menos de tres horas y media sin problemas de tracción (el sistema informático detecta esos fallos) y dejan surcos suficientes para introducir un tráfico moderado de trenes de pasajeros. Si esa red funcionase durante los 365 días del año (lo que es improbable por incidencias y averías), se transportarían casi 7,3 millones de toneladas. Si fueran 300 días, la cifra bajaría a seis millones y con 250 días operativos se quedaría en cinco millones.

Actualmente, Suter trabaja en calcular en España y Francia las necesidades de la línea en cuanto a mercancías y pasajeros lo más objetivamente posible para simular el sistema de tráfico que podría desarrollarse con el corredor reabierto lo más ceñido posible a la demanda real.

Las simulaciones que ya ha avanzado en ese sentido dan como resultado la necesidad de instalar el tercer carril en la vía de ancho ibérico (para que la misma vía también sirva para circulaciones de ancho europeo) entre Zaragoza y Tardienta. "Sólo de esa manera, si se reabre el Canfranc, se garantiza capacidad para cuando se quieran poner cercanías entre Zaragoza y Huesca", advierte.

C. VILLANOVA